

REVUE
HISTORIQUE
DES
ARMÉES

Revue historique des armées

243 | 2006
France-Suisse

Trafic ferroviaire au Simplon

Roland Haudenschild

Traducteur : Niklaus Meier



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/rha/5022>

ISBN : 978-2-8218-0498-2

ISSN : 1965-0779

Éditeur

Service historique de la Défense

Édition imprimée

Date de publication : 15 juin 2006

Pagination : 20-29

ISSN : 0035-3299

Référence électronique

Roland Haudenschild, « Trafic ferroviaire au Simplon », *Revue historique des armées* [En ligne], 243 | 2006, mis en ligne le 01 décembre 2008, consulté le 19 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/rha/5022>

Ce document a été généré automatiquement le 19 avril 2019.

© Revue historique des armées

Trafic ferroviaire au Simplon

Roland Haudenschild

Traduction : Niklaus Meier

- 1 Le Simplon, col alpin d'importance européenne, se trouve en majeure partie sur sol suisse, mais dans une zone d'influence de la France et de l'Italie. Dans l'ordre chronologique ont été construits au Simplon : le primitif sentier romain, le *Stockalperweg* (le sentier primitif élargi), la route Napoléon, la ligne ferroviaire et l'autoroute qui est ouverte toute l'année. L'histoire du Simplon, la liaison la plus courte entre Paris et Milan, est sinueuse, politiquement et militairement. Ce texte aborde uniquement le trafic ferroviaire militaire.

Le Valais et le chemin de fer

- 2 Le Premier consul Bonaparte s'était déjà rendu compte de la valeur stratégique du Valais et avait ordonné la construction de la route du Simplon, réalisée entre 1801 et 1805. L'importance des deux cols alpins valaisans en direction de l'Italie, le Grand-Saint-Bernard et le Simplon, explique pourquoi, entre 1802 et 1810, le Valais devient une République indépendante sous protectorat français, avant d'être intégré à l'empire napoléonien en tant que Département du Simplon (1810-1813). En 1815, le Valais devient le dix-neuvième canton de la Confédération helvétique.
- 3 En 1847, la construction de la première ligne de chemin de fer suisse débute entre Zurich et Baden et, en 1853, des travaux similaires commencent en Valais. La concession pour la ligne Le Bouveret – Sion est octroyée le 11 janvier 1853. Un des promoteurs de la construction des trains en Valais est le comte français Adrien de La Vallette, qui crée la Compagnie du Sud de la Suisse. Le 27 novembre 1854, le canton de Valais lui accorde une concession pour la ligne Sion – frontière du royaume de Sardaigne jusqu'au Simplon, ainsi que du Bouveret jusqu'à la frontière à Saint-Gingolph. En 1856, La Vallette crée la Compagnie de la Ligne d'Italie, et la construction de la ligne commence, remontant la vallée du Rhône, en 1859 jusqu'à Martigny, en 1860 jusqu'à Sion. Cependant, cette dernière fait faillite, de même la Nouvelle Compagnie de la Ligne d'Italie. Il n'y a que la Compagnie du Simplon qui continue à construire la ligne qui arrive à Brigue en 1878. La

ligne du Simplon est donc exploitable, de Vallorbe à Brigue, via Lausanne et Saint-Maurice. Dans le canton de Vaud, les lignes ferroviaires sont déjà en service depuis quelque temps.

- 4 En 1881, de nouvelles difficultés amènent à une fusion avec la Compagnie de la Suisse Occidentale, qui devient la Société Suisse Occidentale & Simplon. En 1890, cette dernière fusionne à son tour avec la Compagnie Jura-Berne-Lucerne, devenant la prestigieuse Compagnie du Jura-Simplon.
- 5 En raison des tensions politiques en Europe, le Département militaire fédéral émet, en date du 13 septembre 1865, un règlement spécial relatif à l'utilisation des trains, en cas de guerre, pour les transports de troupes et de munitions. En Suisse, les chemins de fer ne prennent une certaine importance militaire qu'avec l'occupation de la frontière lors de la guerre franco-allemande de 1870-1871. Le réseau est utilisé pour le déplacement de cinq divisions, l'internement en Suisse de l'armée de Bourbaki, ainsi que pour son rapatriement en France.
- 6 Pour la première fois, un service militaire des chemins de fer avec un chef, est rattaché au chef de l'État-Major général. Les transports de troupe et d'internés imposent une interruption partielle du trafic civil. Les leçons tirées de l'occupation de la frontière en 1870-1871 ont des conséquences pour le service militaire des chemins de fer : changement au niveau de l'organisation, constitution de groupes du génie des chemins de fer, incorporation d'officiers de chemins de fer, prescriptions particulières pour les transports militaires et le réseau en temps de guerre, élaboration d'un horaire de guerre.

La ligne et le tunnel du Simplon

- 7 Le prolongement de la ligne du Simplon, avec la construction d'un tunnel, implique l'accord de l'Italie. Une ligne, qui relierait la péninsule à la France et traverserait la Suisse, est tout à fait dans l'intérêt de l'Italie. Élément décisif en 1876 : le gouvernement de Rome accorde à la Société du Simplon l'autorisation d'étudier une ligne Domodossola – frontière suisse. L'Italie laisse entendre qu'elle développera la ligne d'accès au tunnel du Simplon, si la Société parvient à rassembler le capital nécessaire à la construction du tunnel. Cela constitue la base du protocole, signé le 25 novembre 1895, par l'Italie et la Suisse concernant la construction et l'exploitation d'une ligne Brigue – Domodossola à travers le Simplon ¹.

Le gouvernement français et le tunnel du Simplon

La France cherche à empêcher la réalisation du tunnel du Simplon, car elle ne veut pas « offrir aux troupes italiennes, soutien potentiel de l'Allemagne, une voie d'accès commode vers la France. » Comme on se défie de l'armée suisse, dont on pense qu'elle ne résisterait pas véritablement à une invasion allemande, « l'intérêt français exigerait qu'il ne fût ouvert au travers des Alpes aucun passage, sinon ceux dont la France garderait au moins une porte. »

Georg Kreis*

*« De la concurrence à la coopération. La France et le chemin de fer du Simplon avant 1914 », *Aspects des rapports entre la France et la Suisse de 1843 à 1939*. Neuchâtel, laBaconnière, 1982, p. 38-39. Rapport Cézanne, AN Nr. 2405, 28 mai 1874.

- 8 Le 22 février 1896, le gouvernement italien signe un accord avec la Société Jura-Simplon-Bahn, qui confie à cette dernière l'exploitation de la nouvelle ligne. Avec les contributions financières de la Suisse et de l'Italie, elle peut commencer, en 1898, le percement du tunnel du Simplon. On doit creuser deux tubes à voie unique d'une longueur de 17 km. Dans un premier temps, un seul tube est terminé, le second servant d'accès au chantier. Alfred Brandt, considéré comme le constructeur du tunnel, n'en voit pourtant pas l'achèvement. En 1903, la Confédération achète le Jura-Simplon-Bahn, ce qui fait des Chemins de fer fédéraux (CFF) les nouveaux ayants droit au niveau de l'exploitation.
- 9 Après une lutte difficile contre la montagne, le tunnel I du Simplon est percé le 24 février 1905. Il a une longueur de 19 803 m, et son coût total est de 79,6 millions de francs suisses, y compris le tube utilisé pour la construction. Il est mis en service le 1^{er} juin 1906. La circulation d'un train à vapeur dans un tunnel long de 20 km n'est pas sans danger ; c'est la raison pour laquelle la firme Brown, Boveri & Cie à Baden signe un contrat avec les CFF, s'engageant à électrifier (caténaire et locomotives) le tronçon Brigue – Iselle à ses frais et à ses risques, à en assumer l'exploitation pendant un an. On utilise du courant triphasé (3 000-3 300 volts et 16 2/3 hertz). Cet aménagement électrique va faire ses preuves...
- 10 La pente la plus forte atteint vingt-cinq pour mille, et le point culminant du tunnel du Simplon se situe à 705 m. Pour des raisons d'espace, la grande gare frontière se situe en Italie, à Domodossola. L'exploitation de la ligne Brigue – Iselle – Domodossola appartient aux CFF, qui la prennent en charge pour le compte des Ferrovie dello Stato (FS). Différents traités et accords en règlent les détails.
- 11 Avec la promulgation de l'Ordonnance sur l'organisation militaire des chemins de fer du 17 mai 1902, on fixe, dès le temps de paix, les bases nécessaires pour l'organisation des transports en temps de guerre. Des groupes d'exploitation des chemins de fer sont constitués, la ligne du Simplon étant comprise dans le groupe d'exploitation I, dont le siège se trouve à Lausanne. Le service doit être adapté pour le cas de guerre. En 1906, un nouvel horaire de guerre, remplaçant celui de 1897, prévoit des intervalles réguliers entre les trains et des règles spéciales pour les convois civils. Le règlement du 1^{er} juillet 1907 pour les transports militaires par trains et bateaux à vapeur prend mieux en compte les utilisateurs des transports. La protection des lignes ferroviaires à l'intérieur du pays est confiée aux troupes territoriales. On prépare aussi la destruction par minage des grandes infrastructures ferroviaires. Au portail nord, situé sur territoire suisse, on construit à l'intérieur du tunnel des fourneaux de mines, afin de garantir la sécurité face à un adversaire qui tenterait d'utiliser l'ouvrage pour effectuer une attaque.
- 12 Les travaux sur le second tube débutent en 1912. Le 15 juillet 1913 est ouverte la plus importante voie d'accès au Simplon, la ligne Frutigen – Lötschberg – Brigue, qui appartient à la société bernoise Bern-Lötschberg-Simplon (BLS).

Première Guerre mondiale

- 13 En Suisse, l'ordre de mobilisation générale de l'armée est émis le 1^{er} août 1914, le premier jour de mobilisation étant fixé au 3 août 1914. L'horaire de guerre est appliqué à partir de minuit, dans la nuit du 8 au 9 août et jusqu'au 23-24 août 1914. L'horaire civil prend alors la relève, allégé toutefois des trains de luxe et de quelques trains rapides. Le commerce international avec l'étranger est partiellement paralysé, également la ligne du Simplon.

Les chemins de fer assurent les transports de mobilisation, de mises en congé, de transit (internés, évacués, blessés graves et malades d'une nation belligérante), parallèlement aux transports pour l'approvisionnement du pays (denrées alimentaires et marchandises). On met à la disposition des compagnies étrangères des locomotives à vapeur ainsi que des wagons.

- 14 La ligne Vallorbe – Frasne, ouverte le 16 mai 1915 à travers le tunnel du Mont-d'Or, permet aux trains en direction de la France d'éviter la ligne Vallorbe – Jougne – Pontarlier.
- 15 Dès le 3 août 1914, on arme le personnel des chemins de fer afin d'assurer la sécurité des voies et des trains. Des patrouilles sont d'abord organisées de jour et de nuit, plus tard, la fréquence sera restreinte. Durant l'hiver 1914-1915, les CFF font l'acquisition de ponts de rechange (ponts de guerre). Pour la traction, ils dépendent du charbon étranger provenant essentiellement d'Allemagne. Au début de la guerre, ils disposent de stocks de combustible suffisants pour huit mois, mais ceux-ci vont diminuer progressivement. Le manque de charbon impose un premier horaire allégé, qui est mis en vigueur le 20 février 1917 par décision du Conseil fédéral. En 1918, à la fin du conflit, l'exploitation de la capacité du réseau ferroviaire ne représente que le quart de celle fixée par l'horaire du 1^{er} octobre 1916. Les locomotives à vapeur doivent être alimentées avec du bois, alors que l'électrification n'en est qu'à ses débuts.

L'entre-deux-guerres

- 16 Durant l'entre-deux-guerres, on améliore la ligne du Simplon. Mis à part la construction de doubles voies et la modernisation des systèmes de sécurité, c'est avant tout l'électrification, conséquence directe du manque de charbon entre 1914 et 1918. Le 11 avril 1919, le premier « Orient-Express » passe le tunnel. La ligne Brigue – Sion est entièrement électrifiée le 31 juillet 1919 avec du courant triphasé, déjà utilisé dans le tunnel. Durant la Première Guerre mondiale, la construction du second tube a été retardée par le manque de matières premières et de travailleurs, si bien que le tunnel II n'est terminé que le 4 décembre 1921, ouvert le 7 janvier 1922. Équipé lui aussi de courant triphasé, il est mis en service le 16 octobre 1922. Son coût s'élève à 33,6 millions de francs suisses.
- 17 Depuis la mise en service du tunnel I, le croisement à l'intérieur de l'ouvrage au moyen d'un aiguillage, est surveillé vingt-quatre heures sur vingt-quatre par deux employés. Lors de la mise en service du tunnel II, on installe un bloc de commande automatique, et l'aiguillage ne sera actionné manuellement que dans le cas d'une mise hors service d'un des deux tubes.
- 18 Dès le début des années 1920, les CFF utilisent sur leur réseau un courant alternatif monophasé de 15 000 volts 16 2/3 hertz, également sur la ligne Vallorbe – Lausanne – Sion, électrifiée dès 1925. Sur la ligne Sion – Brigue, on remplace en 1927 le courant triphasé utilisé par du courant alternatif monophasé, également sur la ligne Brigue – Iselle – Domodossola en 1930. Cela rend possible l'utilisation d'une même locomotive électrique depuis Vallorbe jusqu'à Domodossola, un grand avantage pour le service.
- 19 Le service militaire des chemins de fer fait l'objet d'une réorganisation : les transports de guerre sont organisés et renforcés par l'arrêté du Conseil fédéral sur le service du transport de 1931. L'organisation en temps de guerre et les transports militaires sont

fixés dans le Règlement pour le service militaire des chemins de fer de 1934. L'horaire de guerre de 1917 est remplacé par celui de 1923, qui repose encore principalement sur la traction à vapeur. Son adaptation dure jusqu'en 1926. Durant les années 1920 et 1930, l'électrification du réseau amène à élaborer l'horaire de guerre de 1938, qui fixe à vingt minutes l'intervalle pour les trains militaires facultatifs.

- 20 Diverses améliorations doivent garantir la sécurité des transports ferroviaires en cas de guerre : en plus de la surveillance des voies et des trains, il y a la protection aérienne active et passive, le Service auxiliaire des chemins de fer, des sites de transfert de marchandises, un lot complémentaire de ponts de rechange, des réserves de locomotives et de wagons, ainsi que la suspension de l'exploitation des lignes du secteur en cas d'occupation de la frontière, ce qui concerne la ligne Domodossola – Brigue. On envisage encore la création d'un Office des transports de guerre.

La Seconde Guerre mondiale

- 21 Le 26 mars 1939, le Conseil fédéral donne l'ordre de charger les objets minés dans les zones frontière ; le 30 août, il ordonne la mobilisation générale de l'armée et fixe le premier jour de mobilisation au 2 septembre. L'horaire de guerre entre en vigueur à minuit, dans la nuit du 1^{er} au 2 septembre, et sera maintenu jusqu'au 7 octobre. Alors que l'offensive de la *Wehrmacht* débute à l'ouest, une deuxième mobilisation générale de l'armée est ordonnée pour le 11 mai 1940. L'horaire de guerre est à nouveau mis en vigueur à minuit, dans la nuit du 10 au 11 mai, cela jusqu'au 8 juin. L'exploitation militaire du réseau ferroviaire sera, elle, maintenue jusqu'à la fin du service actif², le 20 octobre 1945.
- 22 En comparaison avec la Première Guerre mondiale, le trafic civil est davantage pris en compte par l'horaire de guerre ; il représente les 53 % des transports effectués selon l'horaire civil d'avant-guerre. L'horaire civil, réintroduit le 8 octobre 1939, permet d'assurer les 95 % des prestations des CFF en 1938. Seul le trafic international est sensiblement réduit, et celui avec la France est complètement arrêté au commencement de la guerre. Au début septembre 1939, le « Simplon-Orient-Express » roule à nouveau *via* Vallorbe. À partir du 19 novembre 1939, on assure deux trains rapides Paris – Lausanne – Milan *via* Vallorbe. En 1940, le trafic international doit être parfois limité, parfois même arrêté.
- 23 L'exploitation de la ligne Frasné – Vallorbe cesse le 17 juin 1940, mais la situation se stabilise, sauf pour les échanges avec la France : seuls deux trains *via* Genève sont maintenus. Le 18 septembre 1943, tous les passages de la frontière entre l'Italie et la Suisse sont fermés pour le trafic civil ordinaire. Le trafic local avec Domodossola est maintenu de façon très restreinte, sauf durant la période du 21 mai au 16 juin 1945. L'ouverture du poste frontière de Vallorbe intervient le 24 janvier 1945.
- 24 Pendant la Seconde Guerre mondiale, l'horaire ferroviaire suisse peut être respecté sans problèmes, grâce à l'électrification du réseau, en revanche, les trains à vapeur encore en service souffrent du manque de combustible. Le trafic « Voyageurs » des CFF est en constante augmentation, en raison du rationnement du carburant, alors que le trafic international à travers la ligne du Simplon baisse de façon significative.
- 25 La situation dans le transport des marchandises est toute différente. La Suisse s'était engagée à maintenir le transit des marchandises en cas de conflit. Il y a d'importants

échanges de marchandises entre l'Allemagne et l'Italie. L'Allemagne livre entre autres du charbon, de l'acier, des produits chimiques ainsi que des produits pétroliers. L'Italie fournit surtout des denrées alimentaires. Ce transit engendre une augmentation significative du trafic « marchandises » (tonnes à l'année) sur les lignes suisses de transit, dont celle du Simplon, les trains de marchandises utilisant principalement le Lötschberg comme ligne d'accès. Il atteint son point culminant en 1941, avant de décroître peu à peu, de chuter considérablement en automne 1944 et de s'interrompre complètement vers la fin de la guerre. Sans les lignes électrifiées de transit à travers la Suisse (Gothard, Lötschberg – Simplon), jamais un tel trafic n'aurait pu être assuré.

- 26 Les transports de ravitaillement de l'étranger vers la Suisse, organisés par l'Office des transports de guerre, jouent aussi un grand rôle. En font partie l'acquisition de wagons de marchandises et la location de locomotives à vapeur. Après l'occupation d'une partie de la France par la *Wehrmacht* en été 1940, le poste frontière du Bouveret prend de l'importance. Jusqu'à l'occupation totale de la France en novembre 1942, il forme, avec celui des Eaux-Vives – Annemasse (sans accès direct avec le réseau ferroviaire suisse) la seule « fenêtre » vers la France « libre », qui permet d'échapper au contrôle des puissances de l'Axe.
- 27 La surveillance armée, qui apparaît comme un élément essentiel de la sécurité du trafic ferroviaire et des transports, commence dès le 29 août 1939 et reste en vigueur, sans interruption, jusqu'à la fin du conflit. Dès mai 1940, sont mis en place des mesures de contrôle et de sûreté dans le tunnel du Simplon, ce qui implique une extension des contrôles aux fronts, à l'ouest et au sud. Les trains en provenance de l'Italie sont arrêtés et fouillés par des soldats. Une garde de tunnel est engagée durant toute la guerre dans la galerie transversale du tunnel du Simplon sur la ligne frontière.
- 28 L'Italie capitule le 8 septembre 1943, et le nord du pays est occupé par l'armée allemande. L'échange de marchandises avec la Suisse et le trafic de transit diminuent, atteignant un minimum. Le poste frontière de Domodossola est fermé le 14 janvier 1945, pour ne réouvrir que le 20 novembre 1945.
- 29 Une menace effective a-t-elle véritablement plané sur le tunnel du Simplon durant la Seconde Guerre mondiale ? Les partisans de la vallée d'Ossola, qui sont parvenus à chasser les occupants allemands, instaurent la République libre d'Ossola le 10 septembre 1944 et un Gouvernement provisoire. Ils se font cependant attaquer par des troupes italo-allemandes et, le 14 octobre 1944, la ville de Domodossola tombe aux mains des *Nazi-Fascisti*. Au printemps 1945, peu avant la fin de la guerre, les Allemands décident de faire sauter le tunnel du Simplon avec soixante-quatre tonnes de dynamite ; le portail sud et une moitié de l'ouvrage se trouvent en effet sur territoire italien. Le tunnel ne doit pas tomber intact dans les mains des Alliés ! Il est prévu également de détruire diverses centrales électriques de la région. Le 3 avril 1945, les résistants de la vallée d'Ossola apprennent que vingt wagons d'explosifs se trouvent à la gare de Varzo. Le 21, ils entrent en action ; durant la nuit, ils neutralisent les gardes, déchargent les caisses, les empilent à quelque distance de la gare, à côté et sur les rails, mettent à feu l'explosif. Personne n'est blessé à Varzo, seuls les rails sont projetés dans l'air et la flamme de l'explosion est visible jusqu'à Domodossola. Mirco, le chef des partisans, et ses hommes ont ainsi protégé le tunnel de la destruction.

La guerre froide

- 30 Après 1945, s'effectuent de nouveaux travaux de modernisation sur la ligne du Simplon. En Italie, l'électrification (courant continu de 3 000 volts) du tronçon Domodossola – Milan est terminée par la FS le 4 mai 1947. En France, la Société nationale des chemins de fer français (SNCF) en fait de même sur la ligne Vallorbe – Dôle (courant alternatif monophasé de 25 000 volts 50 hertz). Un transport de voitures avec des trains-navettes est organisé entre Brigue et Iselle ; il sera suspendu le 3 janvier 1993, mais rétabli en 2004.
- 31 Une double voie entre Turtmann et Gampel Steg est mise en service le 27 mai 1979. Entre Vallorbe et Domodossola, il ne subsiste donc qu'un tronçon à voie unique de cinq kilomètres, entre Salgesch et Leuk, qui ne sera corrigé qu'en 2000. Le 8 mai 1992, la ligne du Lötschberg est à double voie sur toute sa longueur, ce qui augmente sensiblement la capacité d'accès vers le Simplon. L'achèvement de la gare de triage de Domodossola II permet une nouvelle augmentation de la capacité. Pour la direction sud-nord, elle est mise en service le 1^{er} juin 1992, pour la direction nord-sud, le 1^{er} janvier 1995.
- 32 Les transports ferroviaires militaires sont réglés par la loi du 20 décembre 1957 et le règlement des transports du 24 juin 1949, respectivement par les prescriptions d'exécution et les dispositions additionnelles pour les transports militaires du 15 décembre 1952. Le service de guerre ne sera plus introduit automatiquement en cas de mobilisation, le Conseil fédéral devant expressément le décider.
- 33 Durant la Seconde Guerre mondiale, le Service ferroviaire militaire se concentrait sur l'exécution des transports de mobilisation et des grands transports de troupes ; au cours de la guerre froide, ce sont en revanche les transports pour la défense générale qui sont considérés comme de première nécessité. Le trafic destiné à la population civile et à l'économie doit être assuré aussi longtemps que possible. À l'horaire de guerre de 1961 succède celui de 1975. L'aide-mémoire pour le Service militaire des chemins de fer militaires du 1^{er} janvier 1980 rassemble l'ensemble des connaissances acquises dans les années de l'après-guerre. Dans le domaine ferroviaire, le temps de la guerre froide est marqué par des adaptations, des restructurations et des réorientations importantes et très diverses.

La fin de la guerre froide et le XXI^e siècle

- 34 Après la chute du Rideau de Fer en Europe en 1989, l'armée suisse est aussi l'objet de sérieuses réformes. L'Armée 1961³ devient l'Armée 1995⁴, et les réductions concernent, mis à part le personnel et le matériel, les fortifications, ainsi que les objets minés des grandes infrastructures. Les troupes de forteresse sont dissoutes, les fourneaux de mines du tunnel du Simplon au portail nord sont désactivés. Avec le passage à l'Armée XXI, le Service militaire des chemins de fer est dissous le 31 décembre 2003. Les exigences ont changé, et la mobilisation générale avec entrée en service par le train disparaît des scénarios.
- 35 La ligne du Simplon n'en conserve pas moins son importance européenne en tant qu'axe ferroviaire transversal moderne, et cela ne devrait pas changer dans l'avenir prévisible. En 2007, la mise en service du tunnel de base du Lötschberg, entre Frutigen et Raron, représentera une amélioration considérable et un accès rapide par le nord.

BIBLIOGRAPHIE

- HÖRLER (Élisabeth), « Der Tag an dem der Simplontunnel gesprengt werden sollte », *Neue Zürcher Zeitung*, n° 242, 18/19 Oktober 1986, p. 81-83.
- « Lötschberg und Simplon-Linie », *LOKI Spezial. Das Schweizer Magazin für Eisenbahn und ModellbahnFreunde*, n° 8, November 1994, p. 28.
- PERRIN (Paul), *Les débuts du chemin de fer en Valais* (extrait des *Annales valaisannes*, novembre 1961), Saint-Maurice, 1961.
- « 50 Jahre Simplon-Tunnel », *SBB Nachrichtenblatt*, 37. Jg., n° 5, Mai 1956, p. 69.
- « Die Simplonstrecke », *Sondernummer SBB Nachrichtenblatt*, 48. Jg., n° 11, November 1971, p. 201.
- « 75 Jahre Simplon », *SBB Nachrichtenblatt*, 58. Jg., n° 5, Mai 1981, p. 1.
- « Die Simplon-Linie », *LOKI Spezial. Das Schweizer Magazin für Eisenbahn und ModellbahnFreunde*, n° 6, November 1993, p. 6.
- « Le Service militaire des chemins de fer », *Revue militaire suisse*, avril 1995, p. 17-22.
- « Simplonbahn und Simplontunnel », *Schweizer Lexikon. Volksausgabe*, Visp 1999, Band 10, p. 355-356.
- WINTER (Paul), *Schweizer Bahnen unter Fahnen. Die Geschichte des Militär-Eisenbahndienstes*, Luzern, 1988.

NOTES

1. Recueil systématique du droit fédéral 0.742.140.121.
 2. Dans la terminologie militaire suisse, « service actif » signifie un service d'engagement, par opposition à un service d'instruction.
 3. 625 000 hommes, 1 corps aérien, 4 corps d'armée coiffant 3 divisions mécanisées, 6 divisions de campagne (divisions d'infanterie), 3 divisions de montagne (infanterie de montagne), 11 brigades frontière, 3 brigades de forteresse, 3 brigades de réduit.
 4. 400 000 hommes, 1 corps aérien, 4 corps d'armée, 6 divisions de campagne, 3 divisions de montagne, 5 brigades blindées, 3 brigades de forteresse.
-

RÉSUMÉS

En 1878, la ligne du Simplon est exploitée de Vallorbe à Brigue, via Lausanne et Saint-Maurice. La construction d'un tunnel au Simplon permettrait de relier la France à l'Italie, mais la réalisation d'un tel ouvrage implique l'accord de l'Italie. Une ligne, qui relierait la péninsule à la France et

traverserait la Suisse, est tout à fait dans l'intérêt de l'Italie. En 1896, son gouvernement confie à la société Jura-Simplon-Bahn l'exploitation du futur tronçon sur sol italien. De son côté, la France cherche à empêcher la réalisation du tunnel du Simplon, car elle ne veut pas « offrir aux troupes italiennes, soutien potentiel de l'Allemagne, une voie d'accès commode vers la France ». Comme on se défie de l'armée suisse, dont on pense qu'elle ne résisterait pas véritablement à une invasion allemande, « l'intérêt français exigerait qu'il ne fût ouvert au travers des Alpes aucun passage, sinon ceux dont la France garderait au moins une porte ». Un des deux tubes du tunnel est mis en service le 1^{er} juin 1906. Au début du XXI^e siècle, la ligne du Simplon conserve son importance européenne. En 2007, la mise en service du tunnel de base du Lötschberg représentera une amélioration considérable.

The Military Railway Traffic of Simplon. In 1878 the Simplon railway line was pushed through from Vallorbe to Brigue, via Lausanne and Saint-Maurice. The construction of a tunnel at Simplon allowed France to be connected to Italy, but carrying out such an enterprise implied that Italy agreed to it. A line that linked the Italian peninsula to France, and which traversed Switzerland, was entirely in Italy's interests. In 1896 the Italian government entrusted the development of the impending section of the line on Italian territory to the Jura-Simplon-Bahn Railway Company. For its part, France strove to prevent the completion of the Simplon tunnel, for she 'did not want to offer Italian troops, a potential reinforcement for Germany, an easy access route towards France'. As it was thought unlikely that the Swiss army would offer genuine resistance to a German invasion, 'French interests required that there be no open passageway through the Alps, unless it's be those where France was able to guard at least one of the gates'. One of the rail tunnel's two tubes entered service on 1 June 1906. At the beginning of the 21st Century, the Simplon line retains its importance for Europe. In 2007 a considerable improvement will come about when the tunnel that begins at Lötschberg is opened for service.

Nel 1878, la linea del Sempione è sfruttata da Vallorbe a Briga, via Losanna e Saint-Maurice. La costruzione del tunnel al Sempione permetterebbe di collegare la Francia all'Italia, ma la realizzazione di una tale opera implica l'accordo da parte dell'Italia. Una linea, che collegherebbe la penisola alla Francia e traverserebbe la Svizzera, è in tutto e per tutto nell'interesse dell'Italia. Nel 1896, il suo Governo affida alla Società Ferrovia del Giura-Sempione la gestione del futuro tratto sul suolo italiano. Dal canto suo, la Francia cerca di impedire la realizzazione del tunnel del Sempione, poiché non vuole « offrir aux troupes italiennes, soutien potentiel de l'Allemagne, une voie d'accès commode vers la France. » Non fidandosi dell'esercito svizzero, di cui si pensa in verità che non resisterebbe a un'invasione tedesca, « l'intérêt français exigerait qu'il ne fut ouvert au travers des Alpes aucun passage, sinon ceux dont la France garderait au moins une porte. » Uno dei due tubi della galleria è messo in servizio il 1^o giugno 1906... All'inizio del XXI secolo, la linea del Sempione conserva la sua importanza europea. Nel 2007, la messa in servizio del tunnel di base del Lötschberg rappresenterà un miglioramento considerevole.

1878 wir die Simplonlinie von Vallorbe nach Brig betrieben, via Lausanne und St. Maurice. Der Bau eines Tunnels am Simplon würde es erlauben, Frankreich mit Italien zu verbinden, aber die Verwirklichung eines solchen Bauwerkes erfordert das Einverständnis von Italien. Eine Linie welche die Halbinsel mit Frankreich verbinden und durch die Schweiz führen würde, ist ganz im Interesse von Italien. 1896 vertraut seine Regierung der Jura-Simplon-Bahn-Gesellschaft den Betrieb des zukünftigen Teilstückes auf italienischem Boden an. Seinerseits versucht Frankreich die Verwirklichung des Siplontunnels zu verhindern, da es den "italienischen Truppen, die Deutschland potenziell unterstützen, keinen bequemen Zugangsweg zu Frankreich anbieten will." Da man der Schweizer Armee misstrauisch gegenübersteht und man glaubt, dass sie einer deutschen Invasion nicht wirklich Widerstand leisten werde, "würde das Interesse Frankreichs erfordern, dass durch die Alpen überhaupt kein Durchgang zu öffnen wäre, es sei denn solche,

bei denen Frankreich wenigstens eine Türe beaufsichtigen könnte.” Eine der beiden Röhren des Tunnels wird am 1. Juni 1906 in Betrieb genommen... Zu Beginn des 21. Jahrhunderts behält die Simplonlinie ihre europäische Bedeutung. 2007 wird die Inbetriebsetzung des Lötschberg-Basistunnels eine beträchtliche Verbesserung bringen.

INDEX

Mots-clés : Simplon, Suisse, train

AUTEURS

ROLAND HAUDENSCHILD

Officier de milice, docteur en sciences politiques, le colonel Haudenschild a été engagé à différentes reprises lors de missions de l'ONU à l'étranger. Il est l'auteur de nombreuses publications.